Henri CONTRÉ



Pilote automobile - Pionnier de l'aviation - Officier

- Né le 15 décembre 1874 au moulin de la Tour à Mazières-Sur-Béronne
- Décédé le 23 janvier 1949 à Périgné à l'âge de 74 ans

Ils est le fils de :

- **Philippe CONTRÉ**, né le 17 novembre 1833 - Moulin du Prieuré, Saint-Génard, 79251, Deux-Sèvres, décédé le 22 décembre 1920 - Mairé de Périgné, 79170, à l'âge de 87 ans, Meunier
  Marié le 21 février 1865 , Poitou-Charentes - Saint-Génard, 79251
  avec
- **Marie LAMBERTON**, née le 24 août 1841 - Saint-Romans-Lès-Melle, 79295, Deux-Sèvres, décédée le 25 mars 1881 - Mazières-Sur-Béronne, 79173, à l'âge de 39 ans, domestique, meunière

Mon arrière-grand-père Henri Contré est issu d'une famille de meuniers du pays mellois.

Il avait pour grand-mère paternelle Louise ROY, descendante d'une lignée illégitime de Louis Ague de la Voûte de Saint-Coutant (entre Melle et Lezay), des nobles originaires d'Écosse dont la filiation remonte à Thomas AGUE venu s'établir en Poitou et qui fut archer dans la garde écossaise du roi Charles VII, en 1445.
Cette fille illégitime du nom de Jeanne de la Voûte, avait pour grand-mère Louise de CHÉMERAULT, de la noblesse féodale du Poitou et de Saintonge, notamment par la baronnie d'AUTHON. Par son trisaïeul, Louis Ague premier du nom, l'ascendance d'ANGELY - VASSELOT ouvre sur les Maisons de LUSIGNAN, de BRIENNE, et de MONTMORENCY.

Cependant il existe une note de S. Jahan de 2020 sur la Base Roglo :
Le mariage de René Vasselot avec Sibille de Montmorency est donné par La Chesnaye-Desbois, tome XII, 1778, p. 738.
Toutefois, le site Medieval Lands ne nomme pas Sibille parmi les enfants connus de Mathieu de Montmorency et de Jeanne de Brienne.
Ripault-Desormeaux, dans son Histoire de la maison de Montmorency, 1764, tome 1, p. 32, évoque bien une Sibille parmi les filles de Mathieu III mais précise qu'elle est "morte sans avoir été mariée". Cette alliance me semble fortement douteuse.

Marie Lamberton, la mère d'Henri, a pour ancêtre Jean MIALON, en numérotation généalogique, **mon sosa 142**.

Il est également l’ancêtre des cousins GROUSSARD, le colonel Georges André Groussard et le résistant René Lucien Groussard de Saint-Martin-lès-Melle.

Henri avait un neveu que j’ai connu, instituteur et botaniste, Émile Contré. Il était Vice-Président de la Société Botanique du Centre-Ouest et co-directeur de son bulletin. Une fougère porte son nom : l’Asplenium Contrei.

<u>Son fils René, mes grands-parents</u> :

Je me dois tout d'abord de préciser que n’ai pas connu mes grands-parents paternels.

René, Philippe Contré (fils unique d'Henri Contré et d’Anne Tuscq dite Anna)
- Né le 18 novembre 1903 - 8 Rue Saint-Dominique - Paris 7ème
- Décédé le 28 juillet 1972 à Bourgneuf, 17220, Charente-Maritime à l'âge de 68 ans

Chef mécanicien, Pompier de Paris, Résistant

Il se marie le 13 juin 1925 à Paris avec :

Juliette, Emilie, Léonie Dessez
- Née le 6 octobre 1900 à Maisons-Alfort, 94700, Val-De-Marne
- Décédée le 9 août 1958 à Maisons-Alfort, 94700, à l'âge de 57 ans

Mère au foyer, rentière.

L’histoire rapportée par ma mère sur la rencontre entre René et Juliette est assez cocasse. Mon grand-père, caserné à Paris en face un appartement où se trouvait Juliette, ils se seraient alors lancés des gommes à travers leurs fenêtres respectives, ce qui donna naissance à un jeu amoureux qui se solda par leur mariage en 1925.

Mon grand-père partira après la seconde guerre mondiale avec les forces d'occupations de l'Allemagne et dirigera le garage Mercedes-Benz à Baden-Baden.

- Il a conçu la première motopompe de la caserne de pompiers de Périgné, qu’il a lui-même fondée.
- Il a reçu la médaille de la Résistance
- Il a possédé un garage à Dakar, au Sénégal, lors de sa seconde union.

René aura quatre enfants avec ma grand-mère Juliette Dessez :

- Geneviève Contré, mariée à Jean Laleu
- Roland Contré - Prospection pétrolière - FFI - Service historique de la Défense, Vincennes cote GR 16 P 141138
- Jacques Contré - Militaire de Carrière, Adjudant-Chef dans l'armée de terre - FFI - Indochine - Algérie - Service historique de la Défense, Vincennes cote GR 16 P 141132
- Philippe Contré (mon père, benjamin, plus proche de sa mère)

Mon père, Philippe Contré, né en 1935 à Périgné :

Il fait ses études primaires à Baden-Baden, en Allemagne, où il obtient un certificat d'études et un brevet sportif (il est régulièrement inscrit au tableau d'honneur). Il poursuit des études de mécanique, un certificat professionnel d'ajusteur en poche, il est un temps surveillant dans un lycée à Bressuire... il commence à faire de la photographie.

Il est appelé en Algérie dans le cadre de son service militaire, grade Caporal-Chef.

Excellent footballeur, il est remarqué par Reims, à la belle époque du stade, mais finalement il choisira de venir jouer à l'Union Sportive Melloise où il a de fortes racines dans la région, ainsi qu'une proposition pour devenir employé aux usines de Melle. Il obtiendra une maîtrise administrative et dirigera par intermittence le service de comptabilité de Rhône-Poulenc. Il y travaillera pendant 30 ans (médaille vermeil). En parallèle, il s'occupe au foyer rural de Périgné. Il y installe un laboratoire de développement photo et préside l'association. C'est à cette époque qu'il rencontre ma mère, Brigitte Epron. Il créera avec le foyer un petit mensuel intitulé :
"L'écho des lavoirs", gazette de la commune.
Jean-Jacques Epron, son beau-frère, fait carrière au sein des foyers ruraux comme délégué régional.

Intellectuel et manuel, il restaure avec goût une vieille fermette à Mairé, située en face la maison de sa grand-tante, Élisa Contré, dite Tata Za.

Il est inhumé avec elle à Périgné, le 6 Juin 1996.

Mon grand-père s'est remarié avec une femme plus proche de sa condition sociale d’origine, il aura cinq enfants de cette union. De ce fait, je dois reconstituer l’histoire familiale de ma branche agnatique, car les liens familiaux ont été quelque peu rompus à la suite de ce second mariage.

Ma grand-mère, Juliette DESSEZ, était une femme issue de la bourgeoisie, lettrée, initiée. Elle jouait du piano à Périgné pour masquer les activités bruyantes de mon grand-père dans le cadre des projets qu’il fomentait pour la résistance. Ce sont des propos rapportés par une de mes tantes, issue de la seconde union de mon grand-père, née à Dakar et également passionnée de généalogie et d’histoire familiale. Elle est par ailleurs la seule des demi-frères et sœurs de mon père à avoir été en contact avec lui au moment de la fin de sa vie.

C’est à cette même période que mon père m’a livré des informations quant au caractère impulsif et téméraire de René Contré.

Monsieur Denieul, charcutier-boucher à Périgné, a connu mon grand-père pendant l’Occupation, mais il a également côtoyé mon père en maison de repos au château de Parsay. Ce fut l’occasion de lui confier qu’après les événements d’Oradour-sur-Glane, plusieurs personnes s’étaient employées à raisonner mon grand-père, qui souhaitait alors, par vengeance, lancer des grenades sur les Allemands qui défilaient dans la prairie de Périgné. Ils durent lui expliquer que s’il cédait à un tel geste, Périgné subirait probablement le même sort qu’Oradour-sur-Glane après les bombardements.

Ces faits corroborent son caractère, en lien avec d’autres anecdotes à son sujet, telles des démonstrations de force ou accès de colère. Envoyant tantôt valser un gros poste TSF à travers une pièce, ou bien laissant les accoudoirs d’un fauteuil de dentiste tordus suite à la douleur causée par la casse d’une fraise entre ses dents.

Mon grand-père, bien que courageux résistant, pompier de Paris et excellent mécanicien-concepteur, avait cependant parfois rendu la vie dure à ma grand-mère et à mon père par sa "rusticité", et cela peut se comprendre par l’éducation et le milieu social bien différent de Juliette DESSEZ.

Mon arrière-grand-père, Albert Dessez, né à Mulhouse, avait opté en 1872 pour la nationalité française. Il dirigeait sa fabrique de crayons de Maison-Alfort, Rue Jouet, ainsi que la manufacture de crayons de Monsieur Joubert à Cheffes, en Maine et Loire.

Mon arrière-grand-mère, Léonie Caillouël, est issue d'une famille originaire de Rouen, marchands et zélés protestants. Elle est décédée à Périgné.

Le grand-père de Léonie, **Jean-Baptiste Caillouël** (Hussard - à l'état-major général de la garde nationale de Paris sous Charles X) :

- Sa fille, Alexandrine Caillouël, fréquentait Alexandre Dumas fils, (je possède du reste quelques petits mots sur bristol paraphés lui étant adressés).
- Son arrière-grand-mère, Françoise QUILLET, née à Valognes, avait pour grand-père Richard Vicq, ancêtre du célèbre médecin et anatomiste Félix Vicq d'Azyr, médecin de la reine Marie-Antoinette, fondateur de la Société royale de médecine et membre de nombreuses académies.
- Il avait également pour proche cousin, par l'union de ses grands-parents Gil Jérôme Jean-Baptiste Caillouël avec Claude Catherine Lamirault, le baron d'Empire Nicolas Félix Desportes de Blinval et de Montmartre, premier maire de Montmartre, diplomate et préfet du Haut-Rhin.

Il était ainsi rattaché à la famille LAMIRAULT, branche des Sieurs de la Touche et du Bourgneuf, liée à la noblesse orléanaise, par les charges d'échevins, de conseillers du Roi, de baillis, etc. Familles : Cardinet, Colas des Francs, Daniel, Fougeu, Lhuillier, de Loynes, Mariette, de Thou, de Troyes, Hüe, de Paris, de Brie, Boucher, Compaing, Chéron, Laurens des Francs, Baignet, etc.

- La femme de Jean-Baptiste Caillouël, Alexandrine Dezairs, avait pour père un pharmacien, et son grand-père maternel était économe et secrétaire général de l'administration des hospices de Paris.

- Ils avaient un autre enfant, nommé Romain Alexandre Jules Caillouël, rentier et négociant (mon trisaïeul), marié à Angélique Duval, enseignante, issue d'une famille d'artistes, les DURUY, de la manufacture des Gobelins, ayant pour cousin l'illustre Victor Duruy, ministre de l'Instruction publique et membre de l'Académie française.

Voilà le décor que je peux planter parmi les déterminismes sociaux, professionnels, culturels et génétiques distincts de mes aïeux, et que j'ai jugé pertinent de présenter à ce stade de la biographie thématique et corollaire d'Henri.

Quelques photographies :



René Contré, commandant des pompiers de Périgné, accoudé sur sa motopompe



Carte du garage



Mariage de René Contré et Juliette Dessez



Juliette Dessez jouant de son piano





Léonie Caillouël, rentière

Alexandrine Caillouël

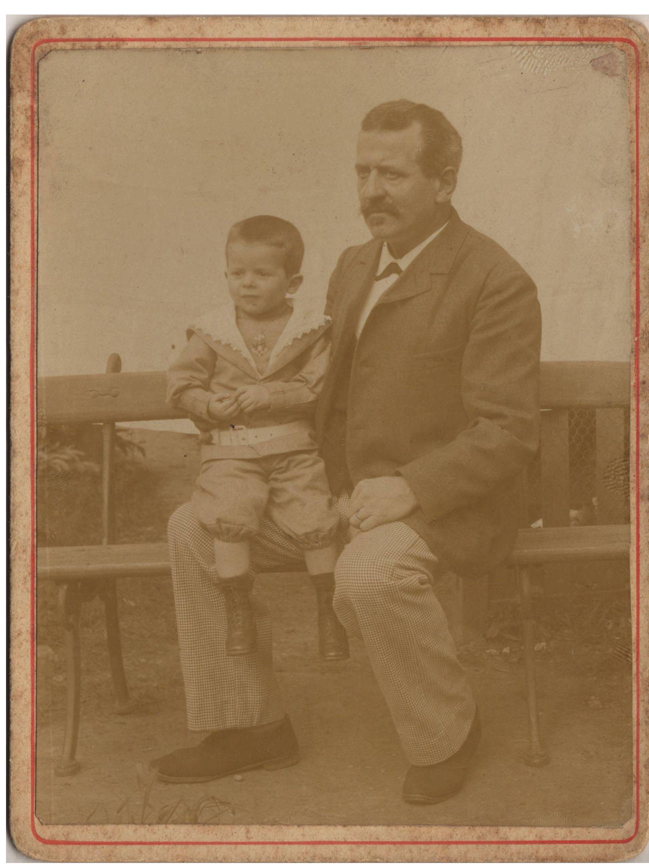




Angélique Duval, enseignante

Romain Caillouël, négociant





Jean-Baptiste Caillouël, Hussard

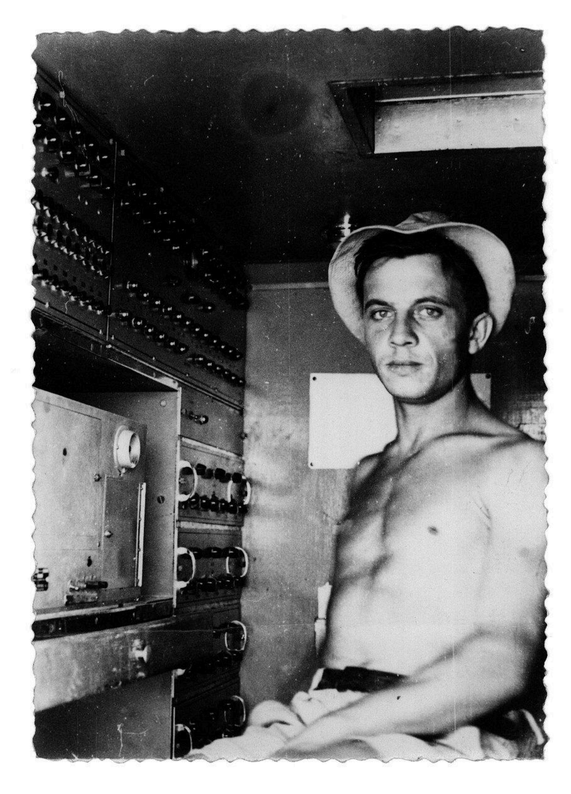
Albert Dessez et son fils Philippe



Philippe Contré - Papa



Match de foot improvisé à Périgné - Jacques Contré 2e en haut à gauche, René Contré, co-fondateur du club l’ASP en 1937, avant dernier Roland Contré ~1944





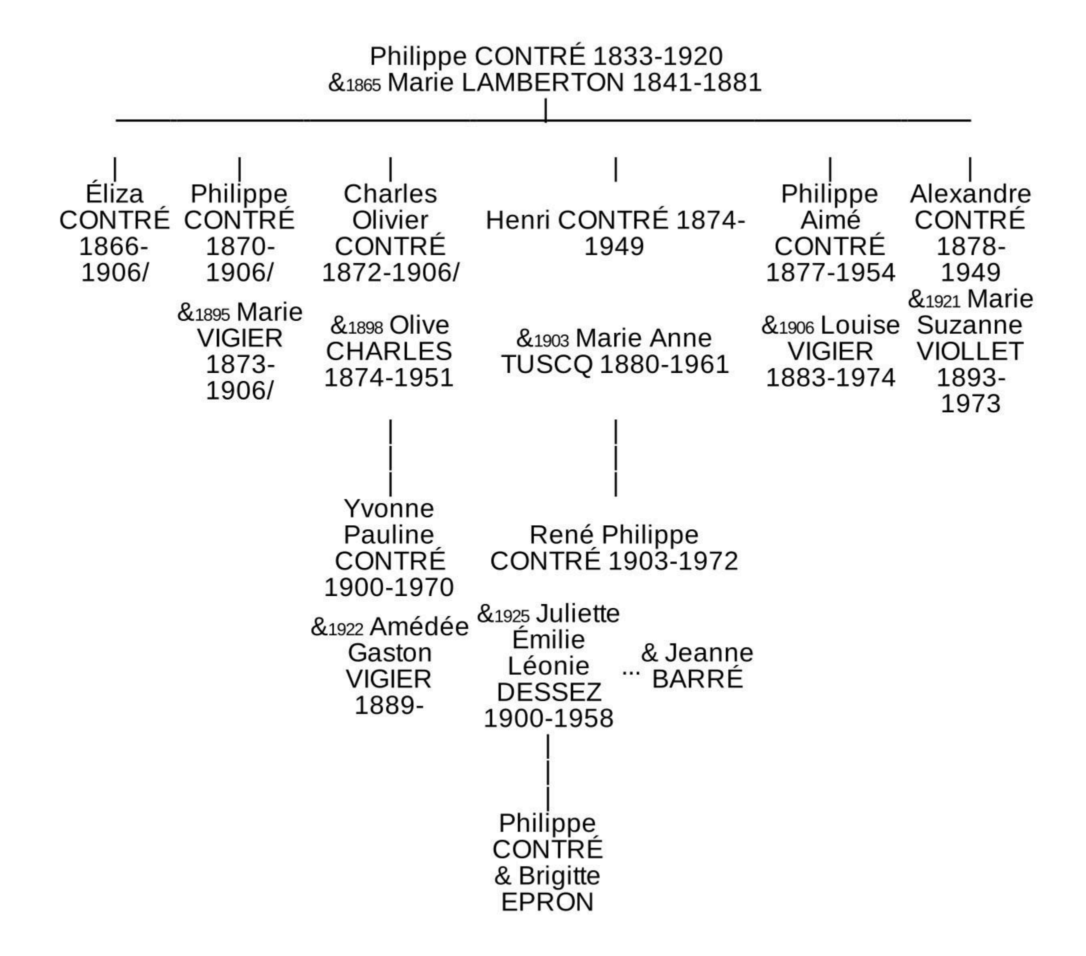


Roland Contré, prospection pétrolière

Émile Contré, instituteur, botaniste



Élisa Contré dite Tata Za, Geneviève et Philippe Contré, à Mairé de Périgné



Arbre de descendance de Philippe Contré et Marie Lamberton

Fratrie de Henri Contré :

- Élisa CONTRÉ 18/02/1866 née au moulin du Prieuré à Saint-Génard
- Philippe CONTRÉ 15/02/1870 né à Paizay-le-Tort - Cultivateur
- Charles Olivier CONTRÉ 13/02/1872 né à Paizay-le-Tort - Maître d’hôtel
- **Henri CONTRÉ** 15/12/1874 né au moulin de la Tour à Mazières-sur-Béronne
- Philippe Aimé CONTRÉ 14/07/1877 né à Charzay - Valet de chambre
- Alexandre CONTRÉ 29/07/1878 né au moulin de Charzay - Valet de chambre



Henri CONTRÉ

<u>Henri CONTRÉ, un pilote automobile devenu pionnier de l'aviation</u> :

Il nous amène à nous intéresser à une période très riche de la fin du 19ème et au début du 20ème siècle.



Henri et son fils René devant son avion un Breguet XIV

La période des pionniers du plus lourd que l'air :
Le début du XXe siècle est la période des premiers vols d'engins à moteur capables de décoller par leurs propres moyens. Presque chaque vol est une première ou une tentative de record : un peu plus vite, un peu plus loin, un peu plus haut.

Henri Contré (Sous-Lieutenant) :
Numéro de brevet de pilote civil : 657
Numéro de brevet de pilote militaire : 1336
Croix de guerre (1914-1918) - Une citation le 13 avril 1916

- Domicilié à Périgné (Deux-Sèvres)

- Classe 1894 - Recrutement de Poitiers (Vienne) sous le matricule n° 155

- Appelé pour effectuer son service militaire au titre du 77ème régiment d'infanterie, caserné à Cholet (Maine-et-Loire), le 12 novembre 1895

- Nommé Caporal, le 23 septembre 1896

- Fin de service militaire et envoyé dans la disponibilité, le 17 septembre 1898

- Domicilié au 10, place de la Concorde à Paris 8ème, à compter du 26 octobre 1898

- Domicilié avenue de Paris à Rueil (Hauts-de-Seine), à compter du 1er août 1899

- Domicilié au 56, rue de Longchamp à Paris 16ème, à compter du 22 février 1901

- A accompli une période d'exercices au 125ème régiment d'infanterie du 19 août au 15 septembre 1901

- Domicilié au 85, rue St-Dominique à Paris 7ème, à compter du 25 septembre 1901

- Marié avec Mlle Anne Tuscq à la mairie de Paris 8ème, le 19 février 1903

- Domiciliés au 12, rue Surcouf à Paris 7ème

- Domicilié au 61, rue d'Anjou à paris 8ème, à compter du 19 avril 1904

- Réformé n° 2 pour hernie crurale gauche par la commission spéciale de Poitiers, le 15 juin 1905

- Passé dans l'armée territoriale, le 1er octobre 1908

- Brevet de pilote civil n° 657 délivré par l'Aéro-Club de France et obtenu sur avion Pivot, le 25 septembre 1911

- Profession avant guerre automobiliste

- Classé "Service armé", le 9 septembre 1914

- Mobilisé au titre du 2ème groupe d'aviation de Dijon-Longvic, le 19 mars 1915

- Affecté à l'escadrille C 46 du 22 mars au 25 juin 1915

- Envoyé à l'école militaire d'aviation de Buc, comme élève pilote, le 25 juin 1915

- Brevet de pilote militaire n° 1336 obtenu à l'école militaire d'aviation de Buc, le 13 août 1915

- A l'école militaire de Buc, jusqu'au 28 août 1915

- Pilote du GDE du 28 août au 8 septembre 1915

- Pilote de l'escadrille MF 60 du 8 septembre 1915 au 22 avril 1916

- Blessé au cours d'un accident d'avion sur le terrain d'aviation de Tilloy (Marne), le 18 octobre 1915

- Hospitalisé puis convalescence jusqu'au 4 décembre 1915

- Rentré à la MF 60, le 13 décembre 1915

- Pilote de la GDE du 22 avril au 12 juin 1916

- Pilote convoyeur, pour la réserve générale de l'aviation - RGA du Bourget, le 12 juin 1916

- Pilote de contrôle des avions Maurice Farman pour la SFA de Chalais-Meudon (Hauts-de-Seine), le 27 juillet 1916

- Affecté au 21ème régiment d'infanterie coloniale, le 27 octobre 1917

- Nommé Sous-lieutenant à titre temporaire, le 7 janvier 1918

- Détaché à l'usine Renault de Billancourt (Hauts-de-Seine), le 26 juin 1918

- Démobilisé, le 11 août 1919

- Domicilié rue des Fausses Reposes à Chaville (Hauts-de-Seine), à compter du 12 août 1919
- Affecté, dans la réserve, au service technique de l'aéronautique, le 30 novembre 1920

Nommé Sous-lieutenant, à titre définitif, le 22 juillet 1921

Sources :
- Registre d'état-civil (acte n° 8) de la commune de Mazières (Deux-Sèvres)
- Liste des brevets militaires
- Fiche matricule conservée aux archives départementales de la Vienne
- CCC de l'escadrille C 46 - CCC de l'escadrille MF 60

Nom Contre Prénoms Henri Grade Sergent
Né le 1/12/1874 à Mazières Canton
Département Deux Sèvres Service Armé ~~ou Auxiliaire~~
Fils de Philippe et de feue Marie Lamberton
Domicilié à Perrignié (Deux Sèvres) Mobilisé le —
Entré au Service actif le 19 Mars 1915 Dépôt à Cholet
Arme avant l'aviation 77e Infrie
Matricule de recrutement 155 Recrutement de Poitiers
(Active, ~~Réserve~~, Territoriale)
classe 1894
1 Citations = à l'Aéronautique 13 avril 1916
Décorations = Croix de Guerre
Marié avec Eusey Anne domiciliée à Paris
rue Surcouf N° 12 Département
ADRESSE
à prévenir en cas d'accident degré de parenté épouse
Nom Mme Contré N°
12 rue Surcouf Paris Département de la Seine
Canton Affectation:
Emploi dans le civil: Pilote M.F.
Automobiliste
Pilote Convoyeur Tournez S.V.P.

Br. M. n°12 avril 1917

© Ministère des armées - Mémoire des Hommes

8-9-15 Parti à M.F 60
4-12-15 Venu de Convalescence
13-12-15 Parti à M.F 60
12-6-16 Venu du G.D.E. affecté à R.G.A comme convoyeur ordre Aer 1° Aér 2° aux A... N° 6921 du 5/6/16
27/7/16 Parti au S.F.A. Chalons-Mourmelon comme Pilote de Contrôle pour M.F G.Q.G. du 26/7/16 (Ordre du Cdt R.G.A du 27/7/16)

F.M.

Contre

Nom : Contre
Prénoms : Henri **Surnom :**

Numéro matricule du recrutement : 155
Classe de mobilisation :

ÉTAT CIVIL.

Né le 1 Décembre 1874, à Mazières, canton de Melle, département des deux Sèvres, résidant à St Génard, canton de Melle, département des deux Sèvres, profession de Cultivateur
fils de Philippe et de feue Lamberton Marie, domiciliés à St Génard, canton de Melle, département des deux Sèvres.

N° 9 de tirage dans le canton de Melle

SIGNALEMENT.

Cheveux et, sourcils châtains
yeux bruns, front ordinaire
nez droit, bouche moyenne
menton rond, visage ovale
Taille : 1 m. 66 cent. Taille rectifiée : 1 m. ___ cent.

MARQUES PARTICULIÈRES :

Degré d'instruction : générale (1). D — militaire (2). exercé

DÉCISION DU CONSEIL DE REVISION ET MOTIFS.
(Indiquer la nature des dispenses, sursis, etc.)

Bon

Compris dans la 1e partie de la liste du recrutement cantonal (___e portion).

Indication des corps auxquels les jeunes gens sont affectés (3).

		Numéro au répertoire du corps.
Dans l'armée active.	77e Rt d'Infanterie	
Dans la disponibilité ou dans la réserve de l'armée active.	Régt d'Infanterie de Poitiers	01677
Dans l'armée territoriale et dans sa réserve.	1er Groupe Aviation - Dijon	8532
	2e groupe d'aviation à Bron (près Lyon)	3539
	21e Régt Infie Coloniale Ivry	m 9460

DÉTAIL DES SERVICES ET MUTATIONS DIVERSES.
(Campagnes, blessures, actions d'éclat, décorations, etc.)

Dans l'armée active.

Parti pour le 77e Rt d'Infanterie le 16 9bre 1895, arrivé au Corps et soldat de 2e cl. le dit jour. Mle 7817.
Caporal le 23 7bre 1896. A obtenu une épinglette en argent en 1897 et en 1898.
Envoyé dans la Disponibilité le 17 septembre 1898.
Certificat de bonne conduite accordé.

Passé dans la réserve de l'armée active le 1er novembre 1898

Dans la disponibilité ou dans la réserve de l'armée active.

Réformé No 2 par la Commission spéciale de Poitiers le 15 Juin 1905 pour hernie Crurale gauche.

A accompli une 1re période d'exercices dans le 125e Régiment d'Infanterie du 19 aout au 15 Septembre 1901
A accompli une 2e période d'exercices dans l ___ ajourné 1905 - 446 × du ajourné 5 juin 1905 au ___
Passé dans l'armée territoriale le 1er Oct. 1908

Numéro au contrôle spécial du recrutement : 7 / 813 B

Dans l'armée territoriale et dans sa réserve.

Classé service armé
Décret du 9 Septembre 1914

Incorporé à compter du 20 Mars 1915. Arrivé au corps ledit jour 22 Mars 1915 et affecté à l'escadrille C.46. Parti à la R.G.A. du Bourget. Passé le 9 Sept 1915 à l'escadrille M.F.60. Passé au 2e Groupe d'Aviation (Escadrille MF60) le 1er Janvier 1916. Passé au 21e Régt d'Infie Coloniale le 27 Octobre 1917.
~~S. Lieutenant le 7 Janvier 1918 (J.O du 12 Janvier 1918)~~
Détaché Usine Renault à Billancourt le 26 Juin 1918.
Campagne contre l'Allemagne du 20 Mars 1915 au 25 Juin 1918. Envoyé en congé illimité de démobilisation par le 1er Groupe Aérostation à Chaville 7 rue des Fausses Reposes le 11 Août 1919. Affecté au service technique de l'Aéronautique D.M. du 30 9bre 1920 (J.O du 4 Décembre 1920). Nommé Sous Lieutenant à T.D par Dt du 14 Xbre 1922 (J.O du 19-12-1922) rang du 22-7-1921

LOCALITÉS SUCCESSIVES HABITÉES
PAR SUITE DE CHANGEMENTS DE DOMICILE OU DE RÉSIDENCE.

Dates.	Communes.	Subdivisions de région.	D domicile ou R résidence.
26 8bre 1898	Paris 10 pl. de la Concorde	Seine	R
1er août 1899	av. de Paris à	Rue Versailles	R
22 fev 1901	56 Rueil rue de Longchamp	Paris	R
3 août 1901	Vibliers	Armeny	
25 7bre 1901	8 rue St Dominique	Paris	R
19 Avril 1904	61 Rue d'Anjou	Paris 8e Arrt	A 138
12 Août 1919	Chaville rue	des Fausses Reposes	R

ÉPOQUE À LAQUELLE L'HOMME DOIT PASSER DANS

la disponibilité de l'armée active.	la réserve de l'armée active.	l'armée territoriale.	la réserve de l'armée territoriale.	DATE de la LIBÉRATION du service militaire.
	1er 9bre 1898	~~1er 9bre 1908~~ 1er Oct 1908	~~1er 9bre 1914~~ 1er Oct 1915	~~1er 9bre 1920~~ 1er Oct 1922

(1) (2) (3) … tion du 4 décembre 1839. … comme non exercés tous les hommes n'ayant pas passé au drapeau. … Ministre de la Marine. (Art. 4 de la loi.)

<u>Dates et contexte</u> :

- Le 12 octobre 1897, Ader fait un premier vol sur le circuit du terrain militaire de Satory à bord de son Ader Avion III.

- Le 17 décembre 1903, à Kill Devil Hills, près de Kitty Hawk (Caroline du Nord), les frères américains Wright réalisent plusieurs essais de vol catapulté devant cinq témoins. Orville Wright (1871-1948) effectue le premier bond, d'une quarantaine de mètres, à bord du *Wright Flyer*, un biplan motorisé qu'il a construit avec son frère Wilbur (1867-1912) et leur mécanicien Charles Taylor. Il revient à Wilbur de conclure cette série par un exploit : il parcourt près de 260 mètres en 59 secondes.

Pour les frères Wright, cette victoire est le fruit de leur persévérance et des précieux conseils prodigués par Octave Chanute, un précurseur américain d'origine française, lui-même en contact avec le Français Louis Mouillard, l'un des plus grands pionniers et théoriciens de l'aviation naissante.

Outre le vol historique du 17 décembre 1903, Wilbur Wright, dont on peut dire qu'il partage la paternité de l'aviation avec Clément Ader, réussit le premier vol avec virage le 15 septembre 1904, grâce à une technique de distorsion des ailes ou gauchissement, et accomplit le premier circuit fermé, le 20 septembre suivant.

- En 1905, à Dayton (Simms Station), puis en 1906, avec un nouveau modèle, le *Wright Flyer III*, les Wright parviennent non seulement à décoller et à atterrir, mais aussi à virer et changer d'altitude, le tout au cours d'un vol de 40 kilomètres. À l'évidence, les États-Unis sont bien entrés dans l'ère de l'aviation.

- Ferdinand Ferber effectue à Chalais-Meudon le 27 mai 1905 le premier vol d'un avion à moteur en Europe.

-Le 30 octobre 1908, au Camp de Mourmelon décolle Henri Farman au volant de son Voisin pour la réalisation du premier vol inter-villes, il parcourt 27 km et atterri à Reims après un vol de 17 minutes.

- Le 3 juillet 1909, au champ d'aviation de la Brayelle près de Douai, durant l'un des premiers meetings aériens Louis Blériot avec son monoplan vole 47 km en 1 h 7 ; et Louis Paulhan avec son biplan, bat le record de hauteur avec 150 mètres.

- Du 22 au 29 août 1909, est organisé le premier meeting aérien international : la prestigieuse « Grande Semaine d'aviation de la Champagne » de Reims – sur la commune de Bétheny, à l'emplacement de l'ancienne base aérienne 112 Reims-Champagne – à laquelle participent tous les pilotes pionniers les plus célèbres de l'époque :

Louis Blériot, Henri Farman, René Moineau, Louis Paulhan, Hubert Latham, Glenn Curtiss, Roger Sommer.

- En 1909, Louis Blériot traverse la Manche ;

- En 1910, Henri Fabre fait décoller le premier hydravion ;

- En 1911, le pilote Robert Grandseigne effectue le premier vol de nuit au-dessus de Paris ;

- En 1913, Roland Garros traverse la Méditerranée ;

- En 1913, Adolphe Pégoud fait les premières figures de voltige.

- Au 11/11/1918, la France avait attribué autour de 17 395 brevets de pilote militaire dont 1 299 à des étrangers.

1911/11/06 Le figaro (Numéro 310) :

L'aviateur américain Rodgers a achevé son raid transcontinental samedi.

Parti de New-York le 8 septembre, il atterrissait le 3 novembre à Imperial-City (Californie). Il a donc fait la traversée en deux mois.

Il accomplit samedi la dernière étape de cette formidable randonnée, et s'est ainsi adjugé le prix de 250,000 francs offert par M. W. R. Hearts au premier aviateur qui traverserait les Etats-Unis en aéroplane. Rodgers a au total volé 83 heures.

L'Aéro-Club d'Amérique organisera en mai prochain une exposition aéronautique au Grand Central Palace, à New-York. L'Aéro-Club a décidé que les aéroplanes et les ballons dirigeables étrangers seront admis en franchise.

La commission sportive aéronautique s'est réunie sous la présidence de M. le comte de Castillon de Saint-Victor.

Sur la proposition de l'Aéro-Club de France, elle a délivré le brevet de pilote-aviateur à Mme Béatrix de Byk, et à MM. Louis Zorra, Alfred Corsini, Georges Irat, Louis Noël, Henri Contré, Fernand Raulet, Louis Roussel, Raoul Poitevin, Jacques Sénart, Hembert, Raymond de Marmiès, Henry Lussigny, André François, Gerrit Boerlage.

La commission a homologué le record de hauteur établi par l'aviateur Garros le 4 septembre 1911, par 3,910 mètres, et le record de hauteur avec passager établi par Michel Mahieu, le 23 septembre 1911, par 2,400 mètres.

<u>Quelques pilotes brevetés de l'année</u> :

- Léonce Ehrmann, chef pilote à Mourmelon. Il est le seul avec Henri Contré à avoir la mention Pivot dans la colonne avion de la page du cahier des brevets de l'aéroclub de France où figure Henri.
Numéro de brevet : 646

- **Béatrix de Rijk,** première pilote néerlandaise **Numéro de brevet : 652**

- Louis Zorra, joaillier français **Numéro de brevet : 653**

- Georges Irat, constructeur automobile **Numéro de brevet : 655**

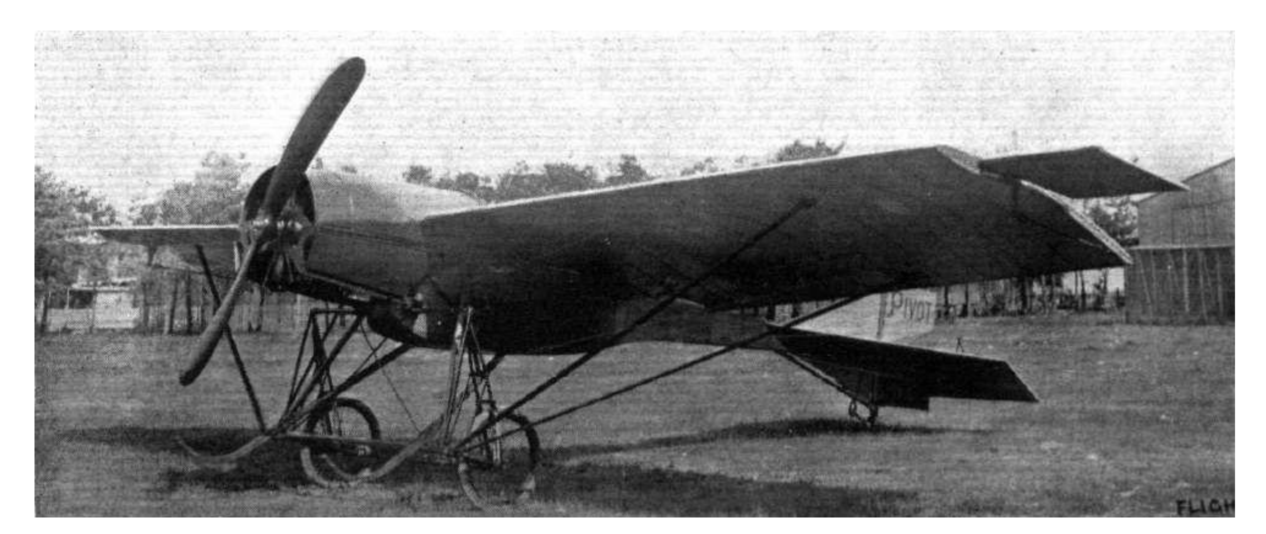
- Paul Zens, ingénieur, volant avec son propre avion **Numéro de brevet : 675**

NOM	PRÉNOM	PAYS	GRADE	ARMÉE OU ARME	N°	DATE	AVION
Blaignan	André				633		Blériot
Mazier	Louis				634		H. Farman
Delaunay	Pierre, Marie				635		H. Farman
des Prez de La Morlais	Armand	France	Lt	Armée	636	25/09/11	Blériot
Massol	Edouard	France	Lt	Armée	637		Blériot
Leroy	Julien				638	29/09/11	Bréguet
Castellan	Edouard				639		Blériot
Porcheron	Joseph	Russie			640		H. Farman
Depew	Henry	E.U			641		M. Farman
Lewis	James				642		Voisin
Le Bleu	André, Paulin	France	Lt	Armée	643		Blériot
Burel	Jean				644		Sommer
Tierch	Michel				645		Nieuport
Ehrmann	Léonce				646		Pivot
Conard	Marius				647		Morane
Magnin	Lucien				648		Morane
Do-Hun-Vi	Tay		Lt	Armée	649	06/10/11	Blériot
Bordage	Alfred	France	Lt	Armée	650	25/09/11	H. Farman
Guillaume	Camille				651		Voisin
<u>de Ryk</u>	<u>Béatrix</u>	Hollande			652		Hanriot
Zorra	Louis				653		H. Farman
Corsini	Alfred				654		Deperdussin
Irat	Georges				655		M. Farman
Noël	Louis				656		Caudron
Contre	Henri				657		Pivot
Raulet	Fernand				658		Deperdussin
Roussel	Louis				659		H. Farman
Poitevin	Raoul				660		Nieuport
Sénart	Jacques				661		H. Farman
Hembert					662		Savary
Canteloube de Marmies	Raymond, Paul	France	Lt	Armée	663		M. Farman
Lussigny	Henry				664		R.E.P.
François	André				665		H. Farman
Boerlage	Gerrit				666		Antoinette
Benoist	Georges				667		Voisin
Reynaud	Antoine	France	EV	Marine	668	10/11/11	M. Farman
de Segonzac	René				669		H. Farman
Oliverès	Gaston				670		H. Farman
Soyer	Henri				671		Deperdussin
Caye	Maurice				672		H. Farman
Maneyrol	Alexis				673		Blériot
Souleillan	Auguste				674		Blériot
Zens	Paul				675		Zens
Greppo	Joseph				676		Voisin
Tournier	Armand				677		Nieuport
Boncour	Henri	France	Lt	Armée	678	10/11/11	Deperdussin

37

Avion Pivot <u>(avion sur lequel il a passé son brevet de pilote civil)</u> **:**

Il existait une école à Mourmelon, l'école Pivot, elle utilisait des avions Pischoff et Koechlin.



PIVOT



PIVOT EN VOL

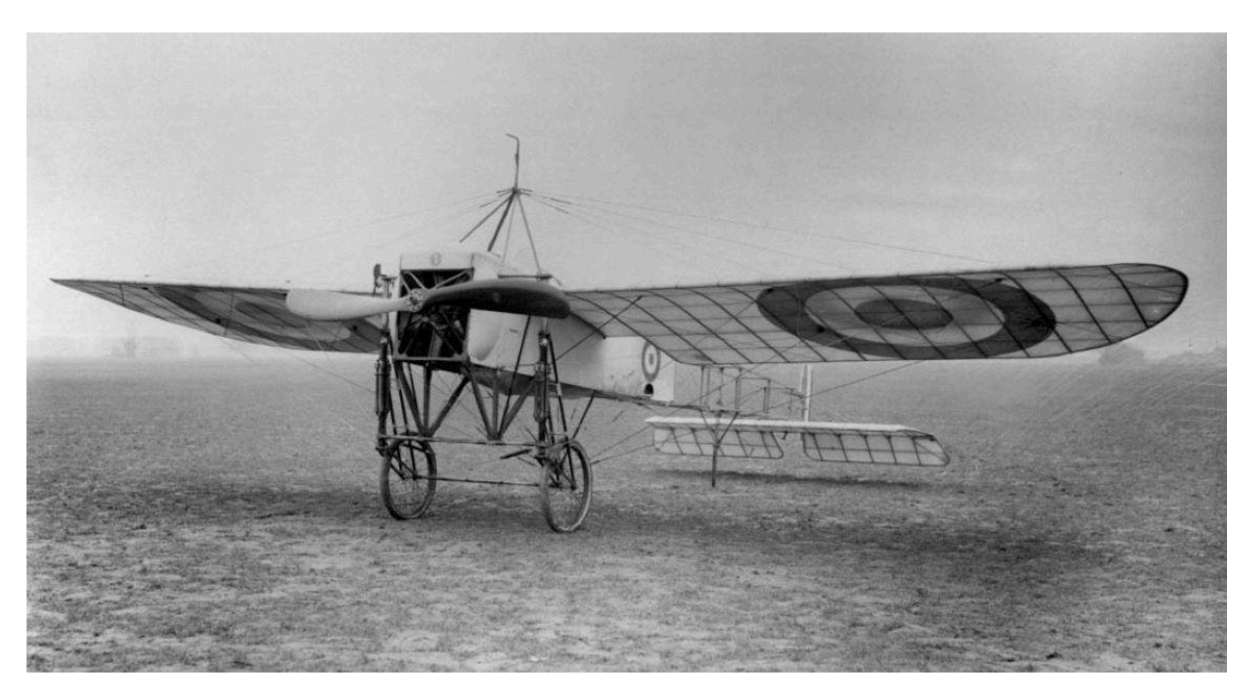
Henri a assurément piloté un Caudron GIII et un Farman F40, et très probablement, à l'école de Buc, un Blériot XI.

<u>L'escadrille C 46 du 22 mars au 25 juin 1915</u> :
L'escadrille C 46 est créée sur le terrain de Lyon-Bron, le 23 mars 1915. Elle est placée sous le commandement du Cne Joseph Legardeur et reçoit une dotation de six Caudron G III. Placée sous les ordres de l'aéronautique de la VIème armée, elle fait mouvement dans l'Aisne, sur les terrains de Villers-Cotterêts, le 5 avril 1915, puis sur celui de Montgobert, où elle prend ses quartiers, le 7 avril 1915. Le 21 avril, elle perd son premier pilote qui se tue sur le terrain de Montgobert. Il sera malheureusement le premier d'une longue liste.



CAUDRON GIII

<u>École militaire d'aviation de Buc de Juin à août 1915</u> :
Le 5 mars 1914, Louis Blériot entre au Conseil supérieur de l'aéronautique militaire. Au début du conflit, dans la perspective d'une guerre courte, les écoles de pilotage sont dissoutes et la production des aéroplanes est réduite à quatre marques. Cependant, trois écoles, dont celle de Buc, sont rapidement rouvertes « à titre temporaire », par décision ministérielle du 5 mars 1915. Il est prévu qu'elles fonctionnent comme écoles civiles, annexes de l'école d'aviation militaire de Chartres, qui leur fournit le matériel militaire nécessaire, sous la supervision d'un sous-officier «gérant d'annexe». Peu après, « en raison de difficultés survenues avec la maison Blériot», le ministre décide en 1915 de militariser l'école de Buc.



BLÉRIOT XI

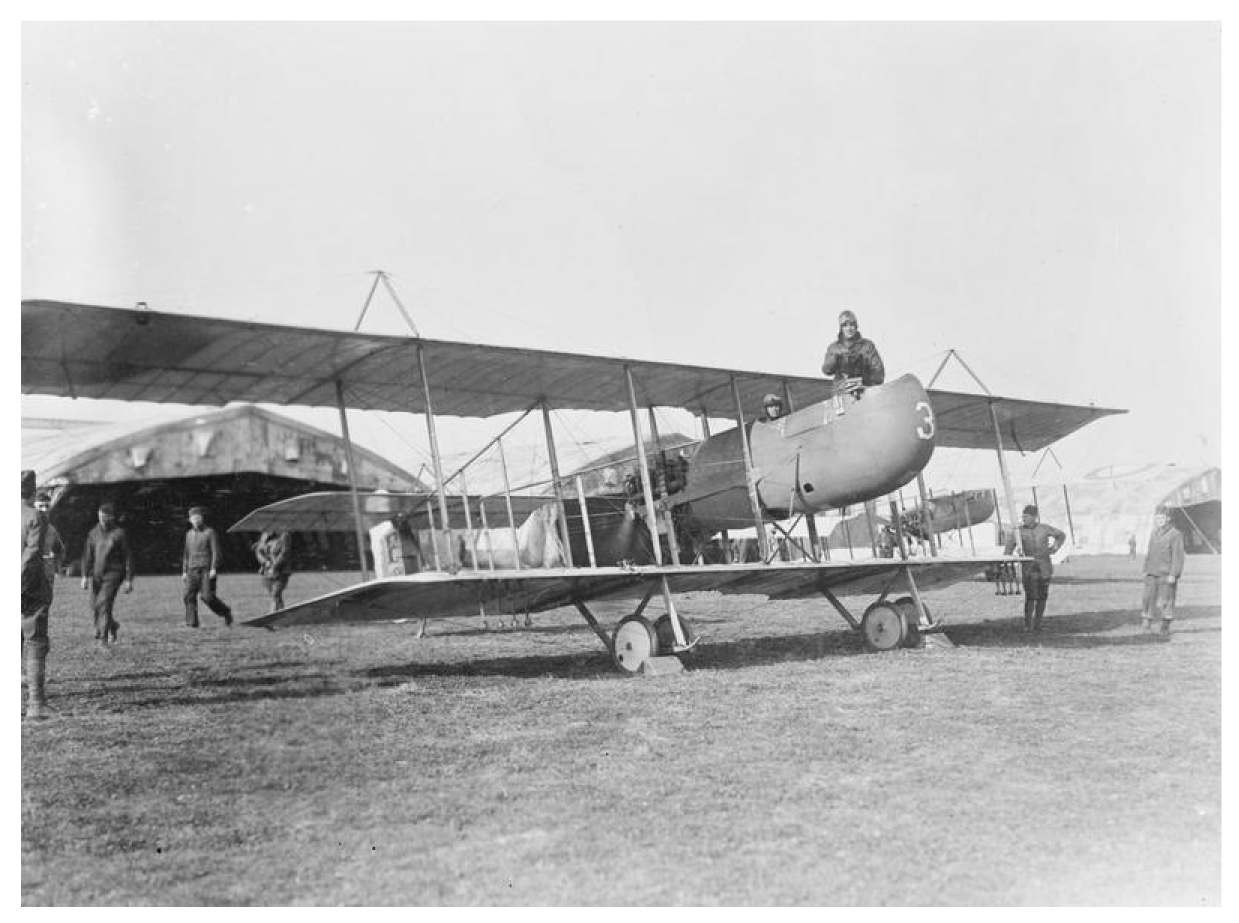
<u>Pilote convoyeur, pour la réserve générale de l'aviation - RGA du Bourget, le 12 juin 1916</u> :

Il a potentiellement convoyé des Nieuport 11.



NIEUPORT 11

Pilote de contrôle des avions Maurice Farman pour la SFA de Chalais-Meudon, le 27 juillet 1916 :



FARMAN F40

N'ayant que très peu de connaissances dans le domaine militaire et aéronautique, je remercie Denis ALBIN pour l'aide qu'il m'a apportée à la rédaction de cette fiche.

Notes :

Pour connaître le contenu de sa citation du 13 avril 1916, étant donné qu'elle n'a pas été reportée sur sa fiche matricule et n'apparaît pas dans le Journal Officiel de la République Française (JORF), il faut consulter son dossier militaire d'officier, qui est archivé au service historique de la Défense, au château de Vincennes.

https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr - Cote GR 5 YE 152107



Henri Contré devant un Breguet 14A2 à moteur Renault, après guerre

UN AVIATEUR QUI PROMET

Un nouvel aviateur vient de se révéler, c'est M. Henri Contré, élève à l'Ecole des Etablissements « Pivot », à Mourmelon.

M. Contré a effectué ces jours-ci des vols qui, pour un débutant, sont remarquables par la maîtrise et le sang-froid avec lesquels ils ont été exécutés.

A la même école, M. Collet, se fait également remarquer par ses grandes qualités et deviendra certainement sous peu un aviateur de valeur.

Il est juste de rendre hommage à la façon progressive et méthodique adoptée à l'école et au dévouement du chef pilote, M. Ehrmann, ainsi que de celui de tous les excellents mécaniciens.

Journal l'Auto Vélo - Mai 1911

<u>REMARQUES PERSONNELLES</u> :

<u>Concernant sa première adresse à Paris</u> :

- Domicilié au 10, place de la Concorde à Paris 8ème, à compter du 26 octobre 1898

Il s'agit de **l'hôtel CRILLON** !

Anne TUSCQ, née le 13 février 1880, travaillait comme femme de chambre au service de la famille Rothschild. Ces propos sont rapportés par mes parents, ma mère affirmant même que j'avais été bordé dans mon premier landau par des draps brodés aux armes des Rothschild, et qu'Anna aurait, bien entendu, pris soin de conserver.
Je me dois d'éclaircir cela, bien que je tienne également cette information de mon père, qui, bien que pudique sur ce fait, était une personne plutôt fiable en tant que passionné de généalogie et d'histoire familiale.

Est-ce moi qui ai des souvenirs confus à ce sujet ? - Voyons voir !

Il me semble que de ces Rothschild, il s'agissait du baron Edmond James de Rothschild.

<u>Ses résidences à Paris et région, croisées avec la biographie de Henri</u> :

Hôtel Pontalba - 41 rue du Faubourg-Saint-Honoré - 8e arrondissement

"- Marié avec Mlle Anne Tuscq à la mairie de Paris 8ème, le 19 février 1903
- Domiciliés au 12, rue Surcouf à Paris 7ème (manufacture des tabacs du Gros-Caillou)
- Domicilié au 61, rue d'Anjou à paris 8ème, à compter du 19 avril 1904 (à 700m de l'hôtel...)"

Ensuite l'activité de Henri se concentre à proximité de Boulogne-Billancourt *(Hauts-de-Seine)*

"- Pilote de contrôle des avions Maurice Farman pour la SFA de Chalais-Meudon (Hauts-de-Seine), le 27 juillet 1916
- Détaché à l'usine Renault de Billancourt (Hauts-de-Seine), le 26 juin 1918
- Domicilié rue des Fausses Reposes à Chaville (Hauts-de-Seine), au 12 août 1919
- Affecté, dans la réserve, au service technique de l'aéronautique, le 30 novembre 1920 (Issy-les-Moulineaux - Hauts-de-Seine)"

Le château Rothschild est situé à Boulogne-Billancourt ***(Hauts-de-Seine*****)**

Il est certain qu'Anna a travaillé au service d'**Alice Cocéa**, actrice et chanteuse, née en 1899 et décédée à sa résidence de Boulogne-Billancourt en 1970.
Elle est mentionnée comme "lady's maid" dans la section emploi du cahier des arrivées à Ellis Island en 1939, sous le nom d'Anne Contré. Peut-être est-ce avec cette dernière qu'elle s'est rendue aux États-Unis.



Henri Contré à gauche (mariage de son fils René avec ma grand-mère Juliette Dessez-Caillouël)

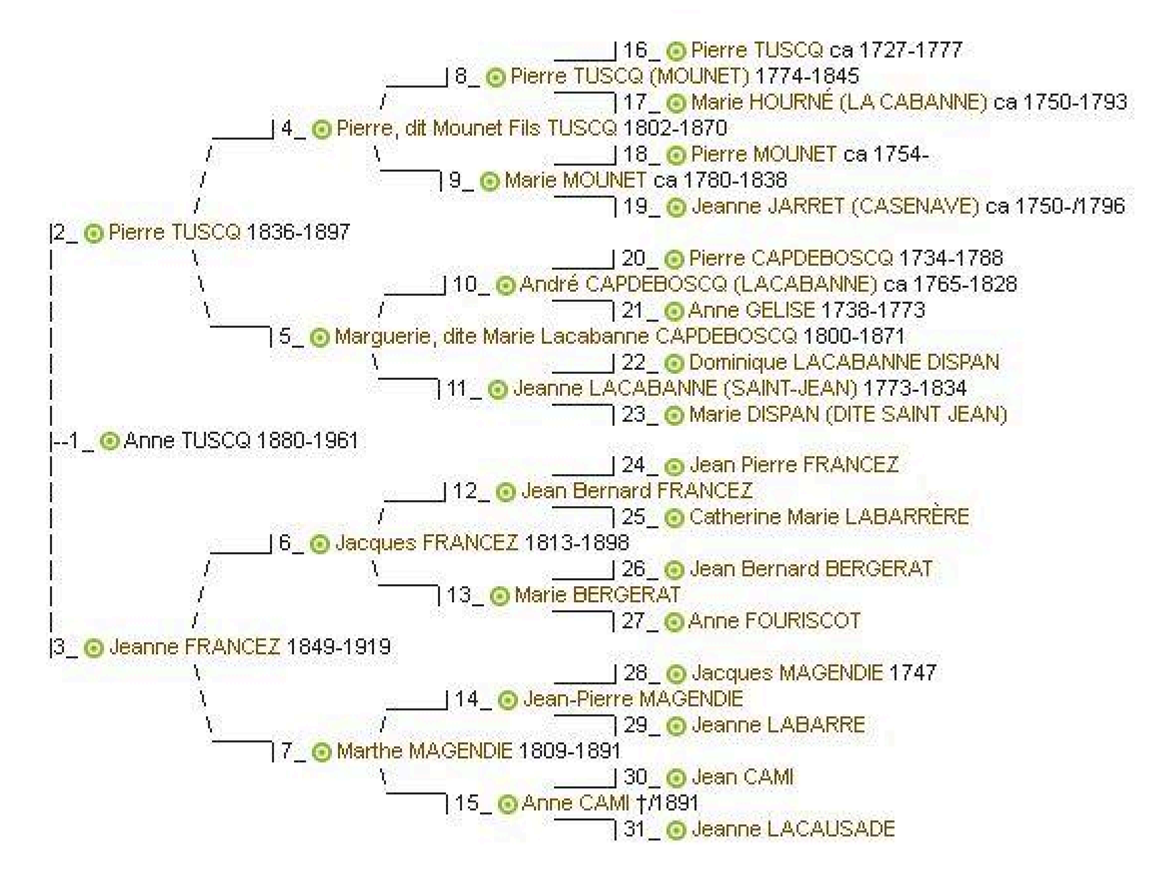
BOUTET de MONVEL	Louis-Bernard	58	M	M	Artist-Painter	Y	French	Y	-"-	-"-	-"-	Paris	TV. 1955	1.6.39
BOUTRY	Georges Albert	34	M	M	Professor	Y	Engl/French	Y	-"-	-"-	-"-	Le Mans	TC. 505	12.30.38
CHAALES des ETANGS	Helene	64	F	W	None	Y	Fren/Engl.	Y	-"-	-"-	-"-	Maryleboue	TV. 991	9.27.38
CONTRE	Anna	59	F	M	Lady's Maid	Y	French	Y	-"-	-"-	-"-	Paris	TV. 1938	1.5.39
DELARUE-JOLLY	Claire	40	F	D	None	Y	French/Engl.	Y	-"-	-"-	-"-	-"-	TV. 1978	1.9.39

liste des passagers arrivés à Ellis Island - USA - NYC - le 5 janvier 1939

Jusqu'alors, je peux aisément supposer qu'Henri a rencontré Anna grâce à leurs professions communes de domestiques au service de grandes familles.

Anna est originaire de **Navailles-Angos**, unité urbaine de Pau (65).

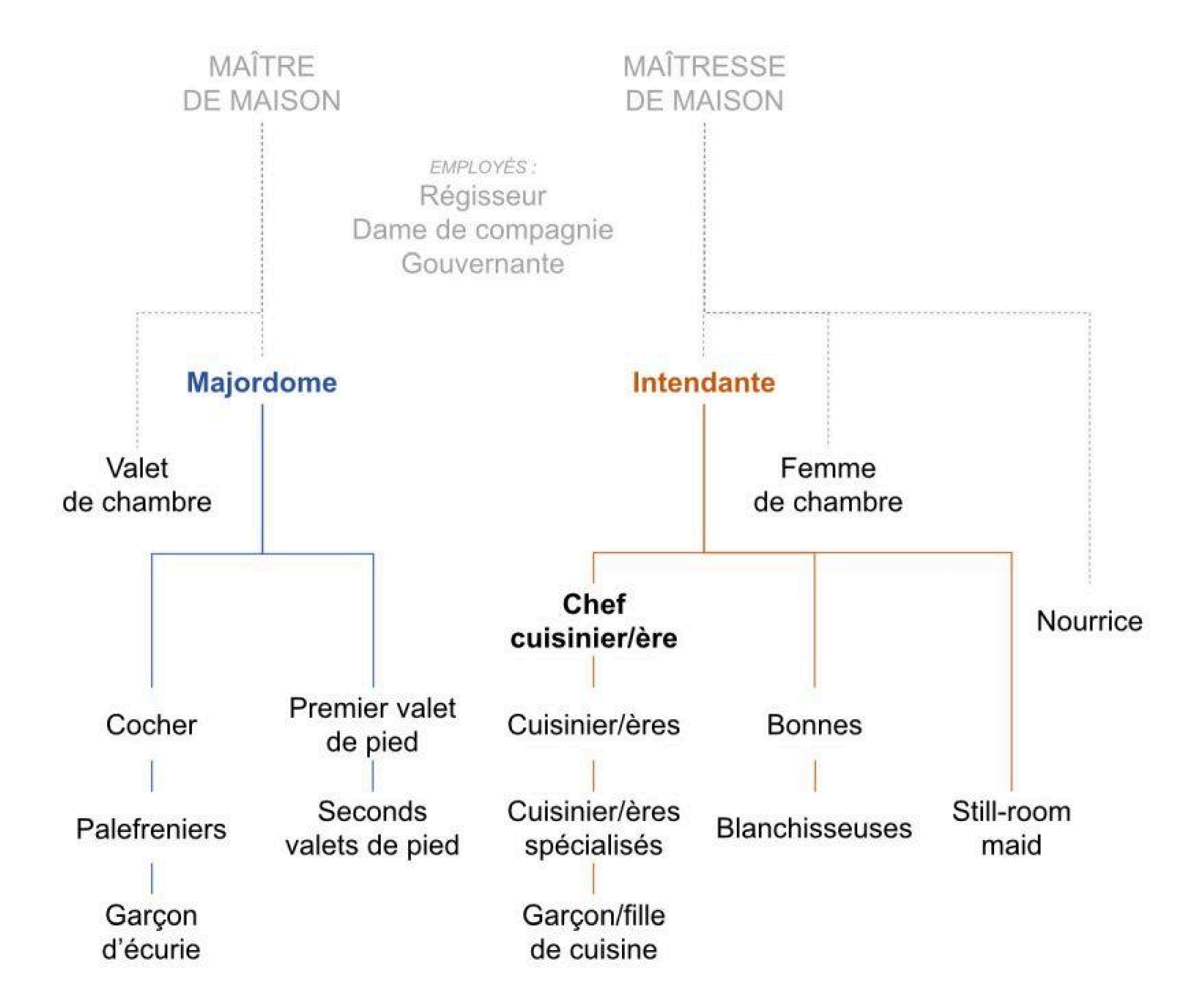
Le grand-père d'Anna, **Jacques FRANCEZ,** né à Pontacq (65), était instituteur et maire-adjoint de Navailles-Angos. Il est un descendant de Isaac FRANCEZ (ancêtre des frères DARRIULAT - historien, physicien et philosophe), issu de la famille CAPDEVIELLE : **Jurats de Pontacq** - Héritiers de la maison BERTRANNE.



Arbre généalogique de Anne TUSCQ - Pyrénées-Atlantiques

<u>**Note**</u> : Le terrain de **Pau-Pont-Long** voit la création de **la première école de pilotage d'avion au monde,** en **1909**.

J'ai lu sur des fiches généalogiques concernant Henri, qu'il a exercé les métiers de valet de chambre (comme ses frères), et de pilote automobile. Deux métiers qu'il est important de bien contextualiser à la fin du XIXe siècle, tant sur le plan technique et industriel, que sociologique et politique.



Hiérarchie des domestiques au XIXe s

Était-il au service de la famille POLIGNAC à l'hôtel Crillon ?

Voici ce que j'ai pu trouver :

"La duchesse de Polignac et sa fille, la comtesse Joseph de Gontaut-Biron (princesse Emma de Polignac), viennent de rentrer à Paris et se sont installées dans leur hôtel de la place de la Concorde."

source : La Presse, 3 novembre 1898

Mais qui est donc ce comte Joseph de Gontaut-Biron ?

Il est le fils du vicomte Anne-Armand-Élie de Gontaut-Biron (1817-1890), premier ambassadeur de France à Berlin (1872-1877) député et sénateur des Basses-Pyrénées, et d'Augustine Henriette Mathilde Radegonde de Lespinay (Paris, 20 mars 1823 - Pau, 19 mai 1867). Il entre à Saint-Cyr en 1870, sert pendant la guerre de 1870, puis contre la Commune. De 1875 à 1879, il sert comme officier d'ordonnance du maréchal de Mac-Mahon. Il quitte l'armée en 1882, pour s'occuper de la gestion des domaines familiaux, à Navailles.
En 1889, il devient conseiller général du canton de Thèze et succède, en 1890, à son père à la mairie de **Navailles-Angos**, fonction qu'il occupe jusqu'en 1924.
Il épouse en 1878 la princesse **Emma de Polignac** (Paris, 4 juin 1858 - Pau, 30 octobre 1936), fille de Jules Armand Jean Melchior de Polignac, 4e duc de Polignac, et d'**Amélie Berton des Balbes de Crillon** (Héritière de l'hôtel Crillon).

Jacques FRANCEZ, grand-père maternel d'Anna, fut maire de Navailles-Angos et adjoint sous les mandats successifs du vicomte Anne-Armand-Élie de Gontaut-Biron, puis de son fils, le comte Joseph de Gontaut-Biron.

J'en conclus qu'il s'agit d'une faveur du comte, d'une recommandation, ou d'un "piston" dans le jargon, qui aurait permis à Anna, la petite-fille de Jacques Francez, d'entrer à son service à l'hôtel Crillon, et ce par la proximité de leurs familles dans leurs fonctions municipales à Navailles-Angos.
Cependant, cela n'explique pas véritablement cette adresse dans la biographie d'Henri.

- Fin de service militaire et mise en disponibilité, le 17 septembre 1898
- Domicilié au 10, place de la Concorde, à Paris 8e, à compter du 26 octobre 1898

S'il n'est pas entré au service du comte et de la comtesse Gontaut-Biron (Crillon-Polignac) en tant que domestique, valet de chambre ou automobiliste,

où aurait-il pu rencontrer Anne Tuscq, sinon que chez leur maître et employeur ?

La proximité de l'Automobile Club de France (ACF) est peut-être une autre piste à envisager :

- Profession avant guerre automobiliste

L'Automobile Club de France (ACF) est un club privé français, fondé le 12 novembre 1895, et installé dans deux hôtels particuliers mitoyens, réunis après leur acquisition : l'hôtel du Plessis-Bellière et l'hôtel Cartier, situés aux **6-8, place de la Concorde**, dans le 8e arrondissement de Paris. Il s'agit du plus ancien automobile club du monde.

En 1907, les Polignac vendent l’hôtel de Crillon.

- Domicilié au 61, rue d'Anjou, à Paris 8e, à compter du 19 avril 1904

Cela se situe à 800m de l'hôtel Crillon et à 700m de l’hôtel Pontalba, résidence de Edmond James de Rothschild. Henri et Anna ne semblent pas avoir un autre domicile avant 1919.

- Domicilié rue des Fausses Reposes à Chaville (Hauts-de-Seine), à compter du 12 août 1919

Cette nouvelle adresse marque un déplacement vers les Hauts-de-Seine, centre de leurs activités professionnelles : Henri dans l’aviation et Anna comme domestique de haut standing.

Nul doute qu'avec de telles références, par son emploi à l'hôtel Crillon, au service de familles aussi prestigieuses que les Gontaut-Biron et les Crillon-Polignac, elle a pu avoir ses entrées chez Edmond James de Rothschild puis chez Alice Cocéa.



Hôtel CRILLON - 1900

"Un nouvel hôtel pour la Monnaie

Destiné à accueillir l'hôtel de la Monnaie, cet édifice est l'un des deux bâtiments qui ferment la place Louis XV (future place de la Concorde) au Nord : il est le jumeau de l'hôtel de la Marine. Le dessin des façades de ces deux édifices est l'œuvre de l'architecte Jacques-Ange Gabriel chargé par Louis XV de dessiner la place. Leur composition comprend deux avant-corps surmontés de fronton et placés aux angles, reliés par un long péristyle. Inspirées de la colonnade du Louvre, ces façades s'inscrivent dans la tradition du classicisme français né sous Louis XIV.

Quatre hôtels dans le même bâtiment

Finalement, le site de la place Louis XV est jugé trop loin du quartier des affaires ; l'hôtel de la Monnaie sera finalement bâti quai de Conti. Il est décidé de vendre l'hôtel (à bâtir car seules les façades ont été exécutées) en quatre lots : le n°10 est acquis par l'architecte Louis-François Trouard, le n°8 par l'architecte Pierre Moreau-Desproux, le n°6 par M. Rouillé de l'Estang et le n°4 par la comtesse de Coislin.

De somptueux décors intérieurs

L'hôtel du n°10 est bâti par l'architecte Louis-François Trouard et destiné à la location. Le 1er locataire est le duc d'Aumont, directeur des Menus Plaisirs, qui lui donne son nom. Pour la décoration intérieure, Trouard fait appel à l'un des élèves de son atelier, le jeune Pierre-Adrien Pâris (1745-1819), qui sera plus tard un architecte talentueux et reconnu. Secondé par le dessinateur ornemaniste Jean-Démosthène Dugourc, Paris conçoit les décors de plusieurs salons du 1er étage ainsi que ceux de la salle à manger. Le plus célèbre est celui du Grand Salon ou salon des Aigles décoré à l'antique : des aigles en stuc recouvert d'or y animent les angles des voussures du plafond. Mais seul ce plafond est resté en place : les boiseries ont été remontées dans l'hôtel de la Tour d'Auvergne, actuelle ambassade du Chili. De même pour les lambris de la salle à manger. Les boiseries de trois autres salons ont également remontées ailleurs : dans la villa Ephrussi-Rothschild à Saint-Jean-Cap-Ferrat (voir l'hôtel Ephrussi-Rothschild) et au Metropolitan Museum de New York.

Le duc de Crillon

En 1788, l'hôtel d'Aumont devient la propriété de François Félix de Crillon (1748-1820), 4e duc de Crillon. Désigné comme député aux Etats Généraux en 1789, Crillon est emprisonné au moment de la Terreur mais il est sauvé par la chute de Robespierre le 9 Thermidor. L'hôtel va prendre son nom. Pendant la Révolution et l'Empire, l'hôtel de Crillon est une première fois aménagé en hôtel de voyageurs avant d'être restitué aux Crillon.

La Société des Hôtels du Louvre

En 1907, les Polignac, descendants des Crillon, vendent l'hôtel de Crillon à la Société du Louvre. Cette société très prospère possède alors les Grands Magasins du Louvre, à côté du palais du Louvre, et le Grand Hôtel Terminus, devant la gare Saint-Lazare. De 1907 à 1909, des travaux de rénovation sont menés sous la conduite de l'architecte Walter-André Destailleur (1867-1940). L'escalier d'honneur est préservé mais c'est à cette époque que les plus belles boiseries sont démontées et vendues. Destailleur dessine les façades de la cour intérieure en imitant le style classique de Gabriel. L'hôtel Crillon ouvre en 1909. Réputé pour son luxe, l'hôtel sera connu à travers le monde et accueillera des hôtes célèbres : le général Pershing, Douglas Fairbanks, Fred Aster, William Randolph Hearst, etc.

Les hôtels de la Société du Louvre

En 1970, l'enseigne Concorde Hôtels & Resorts est créée par Guy Taittinger : elle rassemble les hôtels de prestige de la Société du Louvre dont la famille Taittinger est l'une des principaux actionnaires. En 2005, le fonds d'investissement américain Starwood Capital fait l'acquisition de l'enseigne Concorde Hôtels & Resorts. En 2010, le Crillon est vendu pour 250 millions d'euros à la famille royale saoudienne.

La distinction « Palace »

En 2013, l’hôtel passe dans le giron du groupe d’hôtellerie de luxe américain Rosewood Hôtels and Resorts. De 2013 à juillet 2017, l’hôtel est fermé pour une rénovation complète menée par l’architecte Richard Martinet et par la décoratrice Aline d’Amman. Depuis sa réouverture, l’établissement dispose de 81 chambres et 43 suites. Un spa et une piscine ont été créés au sous-sol. L’hôtel Crillon a obtenu en 2018 la distinction « palace » réservée à environ 25 hôtels français parmi les plus exceptionnels.

Sources :

“paris-promeneurs.com"

La double noyade du pont des invalides :

Henri Contré fut le témoin d’un fait tragique le soir du 11 juin 1914

Deux inconnus se jettent dans la Seine du pont des Invalides

M. Henri Contré, domicilié 12, rue Surcouf, passait hier soir, vers neuf heures, sur le quai de la Conférence. Arrivé à hauteur du pont des Invalides, il aperçut un jeune homme et une jeune femme qui, subitement, franchirent le parapet.

En toute hâte, M. Contré s'élança vers le couple : il arriva trop tard. l'inconnu et sa compagne s'étaient jetés dans la Seine.

L'unique témoin de cette scène tragique, M. Contré, en toute hâte alla prévenir l'agent Lécuyer, de service au poste de secours du quai de la Conférence. Il ne put d'ailleurs fournir qu'un très vague signalement des désespérés, qui tous deux paraissaient âgés d'une trentaine d'années.

Des recherches furent aussitôt entreprises dans le fleuve ; mais en dépit de plusieurs heures d'efforts, les cadavres ne purent être retrouvés.

UNE DOUBLE NOYADE
au Pont des Invalides

Il s'agirait d'un suicide et d'une tentative de sauvetage

Paris, 12. — L'enquête ouverte par M. Parnet, commissaire de police du quartier des Champs-Elysées, n'a pas révélé au magistrat les circonstances dans lesquelles deux personnes, d'identité ignorée, se sont jetées du haut du pont des Invalides.

M. Henri Coutré est le seul témoin de la scène dramatique qui se soit fait connaître. Les autres ont négligé de donner à la police leurs adresses et leurs noms.

Malgré les éléments insuffisants dont dispose M. Parnet, une certitude cependant paraît se faire jour : on ne se trouve pas en présence d'un crime.

La femme n'a pas été précipitée à l'eau par son compagnon, qui se serait ensuite suicidé. Lorsque la double chute, en effet, s'est produite, les deux inconnus étaient séparés par une distance de trois ou quatre mètres.

D'autre part, le gardien de service du poste de secours aux noyés, situé quai de la Conférence, que nous avons questionné ce matin, nous a déclaré :

« — Il n'est même pas sûr qu'il s'agisse d'une double mort volontaire. La jeune femme est tombée à l'eau la première. Quant à son compagnon, il a, marqué un temps d'hésitation avant de se lancer à son tour.

« J'admettrai donc qu'il ne s'est pas jeté pour s'unir à sa compagne dans la mort, mais au contraire pour essayer de la sauver.

« Ses forces l'auront sans doute trahi. Peut-être aussi aura-t-il été victime d'une congestion.

« Il semble bien, en tous cas, que l'on se trouve en présence d'un drame d'amour, car les inconnus, dont on ne possède par malheur qu'un signalement fort vague avaient l'air d'être très jeunes.

« Dès que j'ai repris mon service ce matin, ajouta notre interlocuteur, je suis monté dans un bachot et à l'aide d'une gaffe j'ai sondé le lit du fleuve. Je crois bien que la pointe de mon instrument a rencontré l'un des cadavres tout à l'heure, là-bas, à côté de cette péniche que vous voyez amarrée en contrebas du quai d'Orsay, à trente mètres environ en aval du pont des Invalides.

« Mais l'approche d'un convoi de bateaux m'a obligé à abandonner mes recherches. Je les reprendrai du reste, tout à l'heure.

« En tout cas, comme le courant est nul, les cadavres n'auront certainement pas dépassé ce soir le pont de l'Alma.

On peut singulièrement relever cette phrase :

“Monsieur Henri Contré est le seul témoin de la scène dramatique qui se soit fait connaître. Les autres ont négligé de donner à la police leurs adresses et leurs noms.”

Henri et Anna CONTRÉ reposent ensemble au vieux cimetière de Périgné.



Sergent Henri CONTRE

Né le 17 Décembre 1871 à Melle (Deux-Sèvres). Brevet N° 657 du 18 Octobre 1911, sur Pivot.

Journal l'aérophile - 1 juin 1916

Contre (Henri), sergent, escadrille M. F. 60 : arrivé en escadrille au moment des attaques de septembre en Champagne, a constamment donné à tous l'exemple de l'entrain et de l'audace. Excellent pilote, remarquable de calme et de sang-froid. Au cours de réglages de tir, a soutenu plusieurs combats sans interrompre ses missions. Blessé le 16 octobre 1915 dans un accident d'atterrissage.

(Ordre du 24 avril 1916.)

La rose avant toute chose

Samuel Contré



2024